VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Skarbu Państwa**
(nr 115)
z dnia 23 lipca 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 115)

23 lipca 2014 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat prywatyzacji i restrukturyzacji Grupy PKP SA.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Klepacki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikiem, **Jakub Karnowski** prezes zarządu PKP SA wraz ze współpracownikami, **Andrzej Filip Wojciechowski** wiceprezes zarządu PKP PLK SA, **Marcin Celejewski** prezes zarządu PKP Intercity SA, **Adam Purwin** prezes zarządu PKP Cargo SA wraz ze współpracownikiem, **Krzysztof Biniek** prezes zarządu PKP Informatyka Sp. z o.o, **Tadeusz Skobel** prezes zarządu PKP Energetyka SA, **Michał Hamryszak** prezes zarządu TK Telekom Sp. z o.o., **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Izabela Kopcińska, Artur Ilia** radcy w UOKiK, **Tadeusz Winiarz, Leszek Korczak** przedstawiciele NIK, **Tadeusz Gawin** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP (OPZZ) wraz ze współpracownikiem.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Wiesław Kozioł**, **Iwona Kubaszewska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa. Serdecznie panią posłankę i panów posłów oraz zaproszonych gości z podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju panem Zbigniewem Klepackim. Serdecznie witam pana Jakuba Karnowskiego – prezesa zarządu PKP SA.

Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat prywatyzacji i restrukturyzacji PKP SA. Przedstawia minister infrastruktury i rozwoju. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę zgłoszeń. Stwierdzam przyjęcie porządku dziennego. Proszę pana ministra o przedstawienie informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Klepacki:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, temat prywatyzacji był już wielokrotnie omawiany. Nawet dziś o godz. 18.00 inna komisja będzie zajmowała się tematem prywatyzacji, ale dotyczącym wyłącznie jednej spółki z Grupy PKP – PKP Cargo.

Prezentację poprowadzi pan prezes Karnowski, ponieważ ja – niestety – za chwilę będę musiał państwa opuścić, bo o godz. 15.00 rozpoczyna się posiedzenie podkomisji w sprawie bardzo istotnego dla polskich przewoźników wyroku sądu dotyczącego wypłacenia ekwiwalentu za delegacje dla kierowców. Muszę tam być. Pan prezes Karnowski na pewno bardzo dobrze i bardzo sprawnie wszystko przedstawi i wytłumaczy państwu. Dziękuję bardzo. Oddaję głos panu prezesowi.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Chwilę, panie ministrze. To ja udzielam głosu na tej sali. Pani wiceprzewodnicząca Renata Zaremba słusznie zwraca naszą uwagę, że podkomisja ma jednak niższą rangę w Sejmie RP niż komisja. Zapewne będą pytania adresowane do pana ministra. Za chwilę oddam glos panu prezesowi Karnowskiemu. A pana ministra poproszę o powrót w możliwie najszybszym czasie, żeby pan odniósł się do pytań, które tutaj padną.

Poseł Ryszard Zbrzyzny (SLD):

I jeszcze Komisja Skarbu…

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

I jeszcze Komisja Skarbu. Tak więc mam obowiązek dbać o autorytet tej Komisji.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Oczywiście, panie przewodniczący. Szybko tutaj wracam i śpieszę odpowiadać. Zostawiam pana dyrektora Hofmana, który będzie notował wszystkie pytania. I wracam za moment. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Oddaję głos panu prezesowi. Bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP SA Jakub Karnowski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, są ze mną prezesi spółek z Grupy PKP. Niektóre z nich były dotychczas przedmiotem prywatyzacji i na pewno wszystkie były przedmiotem restrukturyzacji, która też jest tematem porządku dzisiejszego posiedzenia Komisji i mojej prezentacji. Może szybko przedstawię: pani prezes Maria Wasiak – członek zarządu PKP, pan Filip Wojciechowski – wiceprezes zarządu PKP PLK – zarządcy narodowej infrastruktury, pan Krzysztof Biniek – nowy (od kilku dni) prezes zarządu PKP Informatyka, pan Tadeusz Skobel – najdłużej urzędujący prezes zarządu PKP Energetyka, pan Michał Hamryszak – prezes zarządu TK Telecom, pan Adam Purwin – prezes zarządu PKP Cargo i pan Marcin Celejewski – prezes zarządu PKP Intercity.

Mam na kilku slajdach przygotowaną prezentację dla państwa. Ona jest podzielona na dwie części. Pierwsza – to prywatyzacja spółek z Grupy PKP w ujęciu historycznym. Druga – restrukturyzacja spółek z Grupy PKP. Ten temat na osi czasu jest nieco bardziej skondensowany, bo dotyczy ostatnich dwóch lat.

Jeśli mówimy o prywatyzacji, to oczywiście myślimy o ustawie z 8 września 2000 r. To ustawa, która dzieliła ówczesne przedsiębiorstwo państwowe PKP na spółki. Szczególną spółką jest PKP PLK – zarządca infrastruktury, która docelowo nie jest przeznaczona do prywatyzacji. Jeśli chodzi o tę spółkę, początkowo była ona własnością PKP SA, natomiast Skarb Państwa według założonego z góry schematu przez wiele lat wykupywał od PKP SA udziały po wartości nominalnej. Była to oczywiście forma ukrytej dotacji. Obecnie PKP SA jest właścicielem ok. 40% akcji PKP PLK. Pozostała część należy do Skarbu Państwa.

Na mocy prawa europejskiego zarządca infrastruktury jest oddzielony od przewoźników. PKP SA w przeszłości była większościowym udziałowcem w PKP PLK, w tej chwili jest już mniejszościowym, ale przez cały czas nadzór właścicielski PKP SA nad PKP PLK był mocno ograniczony. Na przykład w taki sposób, że PKP SA nie miała wpływu na wybór członków rady nadzorczej PKP PLK.

Poza tym mamy PKP, która zajmuje się… Kiedy mówię PKP, mam na myśli PKP SA, czyli spółkę-matkę, której prace zarządu mam zaszczyt prowadzić. Ona jest właścicielem pozostałych spółek z Grupy PKP. Oczywiście częściowo. Część z nich zostało już sprywatyzowanych, o czym za chwilę będę mówił. Oprócz nadzoru właścicielskiego zajmuje się także zarządzaniem i sprzedażą nieruchomości. Bowiem jesteśmy właścicielami spółek, wykonując to zadanie w imieniu Skarbu Państwa, ale jesteśmy też największym w Polsce właścicielem nieruchomości.

Wracając do ustawy – spowodowała ona, że na początku XXI w. 1 stycznia 2001 r. zostały utworzone nowe spółki. W okresie do 2012 r., czyli przez pierwsze 11 lat funkcjonowania nowej ustawy zostało sprywatyzowane – tu nawiązuję bezpośrednio do tematu posiedzenia Komisji – ok. 26 spółek. Przychody z tego tytułu wyniosły ok. 1,4 mld zł.

Od 2013 r. nastąpiło przyśpieszenie prywatyzacji. Główne spółki, które były przedmiotem prywatyzacji to PKP Cargo – jak wspomniał pan minister dzisiaj będzie posiedzenie Komisji Infrastruktury poświęcone wyłącznie prywatyzacji PKP Cargo o godz. 19.00. Drugą spółką istotną, ale nie wykraczającą poza tzw. *core business* PKP, która jako grupa zajmuje się działalnością kolejową są Polskie Koleje Linowe. W 2013 r. uzyskaliśmy z prywatyzacji 1,7 mld zł. W bieżącym roku ok. 600 mln zł – to głównie sprzedaż transzy 17% akcji PKP Cargo.

Zgodnie z tą ustawą celem zarówno prywatyzacji spółek, jak i sprzedaży nieruchomości jest spłata tzw. historycznego długu PKP. Ten dług w ujęciu netto, to znaczy po uwzględnieniu gotówki, dwa lata temu wynosił 3,2 mld zł, w tym momencie dzięki prywatyzacjom, o których wspomniałem, wynosi ok. 1 mld zł. Zatem uległ istotnemu zmniejszeniu.

Zgodnie z ustawą 85% środków jest przeznaczonych na spłatę długu. Zatem z 2,3 mld zł odpowiednio 85% poszło na spłatę długu, natomiast 15% trafia na rachunek Funduszu Własności Pracowniczej – to substytut tego, co jest zapisane w ustawie o komercjalizacji i prywatyzacji – 15% pracowniczych akcji. W przypadku PKP beneficjentami 15% akcji z prywatyzacji są pracownicy i byli już często pracownicy przedsiębiorstwa państwowego PKP. One są dzielone na wszystkich uczestników. Tych osób jest obecnie niespełna 200 tys.

Przejdę do prywatyzacji, które miały najistotniejsze znaczenie podczas ostatnich dwóch lat. Pierwszą z nich – mniejszą pod względem wartości – była prywatyzacja Polskich Kolei Linowych. Przypomnę, że jest to zarządca czterech kolejek górskich, w szczególności są to kolejki w Zakopanem – na Kasprowy Wierch i na Gubałówkę. We wrześniu ub.r. nastąpiło zamknięcie sprzedaży. Udało nam się uzyskać cenę 215 mln zł. Nabywcą okazała się spółka Polskie Koleje Górskie, która została założona przez podmiot Mid Europa Partners – to jest inwestujący w Polsce od 10 lat fundusz *private equity*, który utworzył spółkę, w której po 0,5% udziałów objęły Zakopane i trzy gminy podhalańskie.

Pewnego komfortu w tej transakcji dodawał nam fakt, że właśnie gminy utworzyły spółkę – mimo dość skromnego udziału – z podmiotem prywatnym, który dostarczał pieniądze na tę transakcję. Jednak w ramach umowy spółki gminy zapewniły sobie udział w pewnych strategicznych decyzjach. Na podstawie umowy inwestycyjnej z Mid Europa Partners np. zachowanie struktury akcjonariatu. Zastrzeżono, że pakiet może być zbyty tylko na rzecz tych gmin, może być zbyty albo na giełdzie, mogą do niego przystępować ewentualnie inne gminy.

Spółka PKG, czyli nabywca PKL, zobowiązała się w ciągu najbliższych kilku lat do 2018 r. do inwestycji na poziomie 72 mln zł. W ostatnich latach inwestycje wynosiły – jeżeli dobrze pamiętam – ok. 8 mln zł rocznie. Zatem jest to dość istotne przyśpieszenie.

Druga istotna – dużo bardziej wartościowa, że tak się wyrażę – to prywatyzacja PKP Cargo. Przypomnę, że na początku 2013 r. podjęliśmy decyzję o zmianie strategii prywatyzacji – czyli nie sprzedawać PKP Cargo – jak było pierwotnie planowane – inwestorowi strategicznemu. Była lista inwestorów. Oni – z różnych powodów – wydawali się być nieoptymalnym nabywcą PKP Cargo, który jest największym w Polsce i drugim w Europie przewoźnikiem towarowym. Zdecydowaliśmy się wejść na giełdę i przejść tę ścieżkę, którą przechodziło wiele podobnych spółek podlegających Ministerstwu Skarbu Państwa.

Przeprowadziliśmy tzw. IPO, czyli debiut giełdowy. W ramach debiutu sprzedaliśmy nieco poniżej 50% akcji za kwotę 1,4 mld zł. W dniu 17 czerwca br. dodatkowo sprzedaliśmy ok. 17% akcji za kwotę 583 mln zł. Debiut giełdowy był uznany dość powszechnie za bardzo udaną transakcję prywatyzacyjną. Przypomnę, że trzy tygodnie później Energa była sprzedawana przez Ministerstwo Skarbu Państwa. Cena, która została tam uzyskana – mówię o debiucie giełdowym – była nieco mniej atrakcyjna dla inwestorów.

Jeżeli popatrzymy dzisiaj – po sprzedaniu ostatniego pakietu – na strukturę akcjonariatu PKP Cargo to PKP SA pozostaje 33% akcjonariuszem. Chcę wyraźnie powiedzieć, że z różnych powodów to jest poziom akcjonariatu, który uważamy za właściwy i który mimo, że jesteśmy w tej chwili mniejszościowym właścicielem, gwarantuje nam udział w podejmowaniu kluczowych decyzji dotyczących spółki PKP Cargo. Obok PKP SA dużym akcjonariuszem – nieco powyżej 10% – jest ING OFE. 5% akcji posiada EBOiR, czyli Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju, który jeszcze przed debiutem giełdowym zdecydował się wejść do akcjonariatu. Morgan Stanley- bank inwestycyjny posiada 10%. Pozostała część należy do drobnych akcjonariuszy oraz solidny kawałek do pracowników, ponieważ dodatkowo powyżej tych 15%, które były przekazane beneficjentom Funduszu Własności Pracowniczej, kwota 170 mln zł została przeznaczona na zakup akcji dla pracowników – już konkretnie – PKP Cargo.

Pozostałe spółki mamy w planie prywatyzacyjnym. Czyli wykonując ustawę z 2000 r. przeznaczamy je do prywatyzacji. TK Telekom był jedną z trzech spółek – obok Cargo i PKL – przygotowaną do procesu prywatyzacyjnego 2,5 roku temu, kiedy nowy zarząd rozpoczął pracę. Wydawał się – szczerze mówiąc – być najbardziej przygotowanym do prywatyzacji. Trzy podmioty były zainteresowane. Ale nie udało nam się znaleźć nabywcy, który z jednej strony dałby nam satysfakcjonującą cenę, a z drugiej – gwarantowałby komfort, jeśli chodzi o spełnienie usług na rzecz pozostałych spółek kolejowych. Obecnie planujemy w ciągu 2-3 miesięcy wznowienie procesu prywatyzacyjnego. Ale zostało to poprzedzone wydzieleniem (to lekcja, którą odrobiliśmy w związku z pierwszą zamkniętą – negatywnie w lutym 2013 r. – prywatyzacją) części utrzymaniowej i budowlanej. Część utrzymaniowa została przekazana – nie będę wchodził w szczegóły, jeżeli państwo będą sobie życzyli to zrobię to później – do PKP PLK, czyli do zarządcy infrastruktury, w związku z czym nie będzie przeznaczona do prywatyzacji.

Kolejną spółką jest PKP Energetyka. W tej chwili jesteśmy na etapie prowadzenia analiz spółki i jej otoczenia, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań ze spółkami Grupy PKP i PKP PLK. Wszczęcie procesu prywatyzacji przewidujemy na początku IV kwartału br.

PKP Informatyka – chcemy rozpocząć prywatyzację w ostatnim kwartale br. Obecnie wprowadzamy w życie inicjatywy przedprywatyzacyjne, szczególnie chodzi o zawarcie długoterminowych umów pomiędzy PKP Informatyka – która dotychczas świadczyła specyficzne usługi informatyczne na rzecz spółek kolejowych, zresztą nie tylko z Grupy PKP – ze spółkami, które już są poważnymi klientami Informatyki, w szczególności chodzi o PKP Cargo, ale także o PKP Intercity. Prowadzimy również rozmowy na temat trzech spółek z mniejszościowym udziałem PKP SA. To tyle, jeśli chodzi o prywatyzację.

Restrukturyzacja jest nieco bardziej skomplikowaną materią. Dlatego, że każda spółka w funkcjonując w środowisku biznesowym podlega procesom restrukturyzacyjnym. I tak w PKP Cargo od kwietnia br. – to wynik czy element tego, co dzieje się w spółce po prywatyzacji – funkcjonuje nowy zarząd, który został wyłoniony w otwartym konkursie. Komisja konkursowa była złożona z przedstawicieli różnych spółek, nie tylko PKP SA, w tym EBOiR. To był zresztą element naszej umowy z EBOiR. Oni na takich warunkach weszli do procesu prywatyzacyjnego. Jest 5-osobowy zarząd. Jednym z członków zarządu jest przedstawiciel pracowników, który został również wyłoniony w konkursie spośród pracowników spółki.

Nowy zarząd od 1 lipca br. wprowadził nową strukturę organizacyjną. Zostały połączone zakłady. Zmniejszono ich liczbę z 10 do 7 tak, aby zwiększyć efektywność spółki. Nastąpiła pionizacja struktury organizacyjnej, co ma skutkować oszczędnościami na poziomie ponad 20 mln zł. Prowadzony jest program poprawy efektywności w punktach naprawy taboru oraz optymalizacja procesu przewozowego. Może będę mówił o tym hasłowo, żeby nie zajmować państwa czasu. Jeżeli będą pytania, to odpowiem lub prezesi spółek, których to dotyczy odpowiedzą szczegółowo.

PKP Intercity to spółka, która – że się tak wyrażę – jest obiektem naszej szczególnej troski w bieżącym roku. Jest to związane przede wszystkim z ogromnym procesem modernizacyjnym sieci kolejowej w Polsce. PKP PLK wyda 7 mld zł na modernizację linii. W zeszłym roku to było 5,5 mld zł, wcześniej – 3,5 mld zł. Przybywa nam ok. 50% środków do wydania, co oczywiście musi być zrobione w sposób taki, żeby pociągi mogły jeździć. Jak wiadomo, gdy buduje się autostradę, to można jeździć po starej drodze, potem otwiera się autostradę i ten ruch rozlewa się. W przypadku kolei jest dokładnie odwrotnie. Żeby wyremontować tory, w tym czasie pociągi muszą jeździć albo wolniej a czasami wcale, co powoduje komplikacje. Dlatego dzisiaj do Katowic jeździ się blisko 3,5 godziny, a w dobrych czasach o godzinę krócej. Oczywiście powrócimy do 2,5 godziny, a nawet mniej. Ale są pewne problemy. Stąd bierze się istotny spadek poziomu przychodów PKP Intercity oraz pogorszenie wyniku finansowego.

Pod koniec br. zakończą się remonty na głównych trasach w Polsce. W tym samym czasie – mamy nadzieję – i wszystko wskazuje, że 14 grudnia br. pojawią się polskie Pendolino, czy pociągi – składy zespolone, zakupione kilka lat temu przez PKP Intercity od spółki Alstom. To wszystko oraz masa innych programów, takich jak uproszcze-

nie oferty, czy pewne procesy proklientowskie ma spowodować polepszenie jakości PKP Intercity. Oprócz Pendolino Intercity kupuje też dużo innych pociągów. Całe inwestycje taborowe w latach 2014 i 2015 to blisko 4 mld zł. Częściowo dzieje się to dzięki pozyskaniu finansowania zewnętrznego z Unii Europejskiej.

PKP Energetyka – to trzecia spółka, która jest ważnym elementem procesu poprawy jakości infrastruktury. Uczestniczy w projekcie, który spowoduje, że pociągi będą mogły poruszać się z prędkością dochodzącą w niektórych miejscach do 220 km/h. Oczywiście musi być odpowiednia infrastruktura energetyczna, aby moc tych pociągów nie spowodowała problemów. Energetyka uczestniczy wraz z PLK w procesie modernizacji.

Jeśli chodzi o PKP Informatykę, tam dzieją się procesy może nieco mniej skomplikowane. Restrukturyzacja majątkowa, budowa modelu controlingowego, wdrożenie Programu Dobrowolnych Odejść, które miało miejsce w ub.r. i praca nad zmniejszeniem straty wygenerowanej w latach ubiegłych.

TK Telekom – wspomniałem, że wydzielono część budowlaną i operatorską, wprowadzono również Program Dobrowolnych Odejść.

PKP LHS jest dość szczególnym przypadkiem. LHS jest spółką unikalną pod tym względem, że łączy w sobie cechy zarządcy infrastruktury oraz przewoźnika. To odcinek pomiędzy Hutą Katowice na granicy Sławkowa i Sosnowca do wschodniej granicy Polski – 440 km. To wyjątek od reguły panującej w Unii Europejskiej która zakłada, że infrastruktura powinna być oddzielona od przewoźnika. Bruksela nie do końca ma pomysł jak ostatecznie rozwiązać strukturalnie problem tego rodzaju spółek. Nie planujemy obecnie jakiś szczególnych procesów poza oczywiście normalnymi procesami restrukturyzacyjnymi, biznesowymi, które tam toczą się. Dla nas jest to w pewnym sensie dostarczyciel dywidendy, która ostatecznie trafia do Skarbu Państwa.

Mamy mniejsze spółki, takie jak CS Szkolenie i Doradztwo, Drukarnia Kolejowa. Może nie będę skupiał się na nich. Natomiast inną spółką jest „Natura-Tour". To jest zbiór domów wczasowych, często w standardzie lat 70-tych. Sprzedajemy te nieruchomości. W ubiegłym roku udało się sprzedać 5 tego rodzaju podmiotów. Jest to też związane z wykonywaniem ustawy.

PKP jest też współwłaścicielem Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście, która na mocy innych prac parlamentu będzie podlegać procesom komunalizacji.

Przejdę do Polskich Linii Kolejowych. To największa spółka z grupy. Zatrudnia 38 tys. spośród 86 tys. pracowników. Od 2012 r. podlega procesowi restrukturyzacji zatrudnienia. Utworzono Centrum Usług Wspólnych. Następuje optymalizacja procesów zakupowych w spółce. Najważniejsze to – o czym już wspomniałem – co nazywam planem Marshalla na kolei – wykorzystanie pieniędzy z Unii Europejskiej, aby nadrobić wieloletnie zaniedbania dotyczące jakości infrastruktury kolejowej w Polsce.

PKP SA mimo, że to spółka-matka jest stosunkowo małą spółką – zatrudnia 2600 osób. Wczoraj odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury poświęcone Programowi Dobrowolnych Odejść, który dotyczy 320 pracowników PKP SA. Naszym głównym problemem jest restrukturyzacja zadłużenia. Wspomniałem, że zadłużenie istotnie spadło w latach ubiegłych. Racjonalizacja procesów restrukturyzacyjnych i nadzór właścicielski nad spółkami z Grupy PKP. To tyle z mojej strony na tym etapie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Czy panowie prezesi spółek zależnych chcieliby w tej części zabrać głos? Czy jest taka potrzeba? Pan prezes przedstawił szeroką perspektywę. Rozpoczynamy dyskusję. Kto z państwa chce zabrać głos? Pan przewodniczący Jaworski, jako pierwszy.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Dziękuję. Mam pytania raczej do ministra, ale skoro jest pan prezes, to myślę, że przynajmniej udzieli mi odpowiedzi na część z nich. Skupię się na spółce Polskie Koleje Linowe SA. Pan prezes mówił w swoim wystąpieniu, że zgodnie z umową prywatyzacyjną miało nie dojść do zmiany akcjonariuszy. Tymczasem od kilku tygodni słyszymy o konflikcie jaki wystąpił w nowych PKL, czyli Polskich Kolejach Górskich. Nagle pojawiła się luksemburska spółka Altura. Zgodnie z tym, co pan prezes mówił, do tego nie

powinno dojść. Zatem mam pytanie, gdy wróci pan minister powtórzę je – jak to się stało, że mniejszościowi akcjonariusze – gminy łącznie z Zakopanem, które miały być zadowolone z tej umowy prywatyzacyjnej, dzisiaj podnoszą larum i doszło do kolejnej awantury związanej z tą prywatyzacją?

Pytanie drugie – adresowane już do prezesa PKP. Każda prywatyzacja musi przynieść jakieś konkretne skutki. Raczej nie sprzedaje się tylko po to, żeby sprzedać. Z informacji przygotowanej przez ministerstwo wynika, że przychód z prywatyzacji w 2013 r. wyniósł 1,65 mld zł. To rzeczywiście kwota znaczna. Ale jej większość pochodzi ze sprzedaży PKP Cargo. Kwota uzyskana ze sprzedaży Polskich Kolei Linowych SA wynosi 215 mln zł. Chciałbym wiedzieć, o co naprawdę chodziło zarządowi PKP, gdy silił się na sprzedaż Polskich Kolei Linowych w momencie, kiedy w tej sprawie była wielka wrzawa? Pytam zarówno czynniki czysto polityczne, jak i ekonomiczne.

Zwracam uwagę, że tę spółkę w imieniu Skarbu Państwa chciało nabyć Państwowe Gospodarstwo Leśne – Lasy Państwowe. Ofertę złożyła Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych. Została odrzucania przez zarząd PKP. Natomiast postanowili państwo – rozumiem za zgodą ministerstwa – sprzedać tę spółkę podmiotowi, gdzie ponad 90% miało jakieś konsorcjum, samorządy miały minimalny udział. Właściwie dzisiaj to potwierdziło się. Ta spółka została sprzedana naprawdę za niewielką kwotę.

Dlaczego? Dlatego, że przychody roczne tej spółki według danych oficjalnie publikowanych sięgają ponad 50 mln zł. Czyli przy wielkim oburzeniu dużej liczby obywateli Rzeczypospolitej zarząd PKP zdecydował się sprzedać spółkę, która jest dochodowa za 4-krotność rocznych przychodów. Myślę, że warto byłoby, abyśmy na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa dowiedzieli się o co naprawdę chodziło przy tej sprzedaży. Panie przewodniczący, to wszystkie pytania w pierwszej turze.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Małecki, bardzo proszę.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, słuchając dzisiejszego sprawozdania i przede wszystkim obserwując działania poszczególnych spółek Grupy PKP, trudno nie odnieść wrażenia, że Grupą PKP są tylko z nazwy. Tymczasem mamy cały szereg spółek, które w żaden sposób nie są koordynowane. Chciałbym zapytać, jak mogło dojść do tego, że jedna ze spółek – PKP Intercity kupuje za ponad 2 mld zł Pendolino, a później następuje zdziwienie, że zamiast 250 km/h można jeździć 130 km/h. Proszę o udzielenie odpowiedzi na pytanie – w jaki sposób PKP Intercity konsultowało z PKP PLK dostępność do infrastruktury, dostępność do tras pozwalających na osiąganie tych prędkości? Czy PLK nie zdążyło z dostosowaniem infrastruktury do prędkości Pendolino? Czy Intercity pośpieszyło się z zakupem?

Proszę też o informację – być może wyprowadzenie mnie z błędu – zakup Pendolino nastąpił kilka lat temu, czy mamy do czynienia z sytuacją, kiedy kupując – jak słyszeliśmy najnowocześniejszy wówczas model – zapłaciliśmy za model, który był najnowocześniejszy kilka lat temu, a będziemy go używali, nie wykorzystując jego pełnych możliwości, wtedy kiedy ta już nowoczesność lekko zwietrzała? Proszę o informację na ten temat, wskazanie – jeśli państwo posiadacie takie dane – jaki byłby koszt, gdybyśmy Pendolino kupowali np. dziś, albo trwałyby negocjacje, żeby nabyć za rok, wtedy kiedy jakieś trasy będą dostosowane. Na przykład linia Warszawa – Gdynia, gdzie chyba tylko 40% torów jest dostosowane do tej prędkości. To jedna sprawa.

Kolejna kwestia – wspólny bilet. Proszę państwa, pasażerów kolei nie interesuje jak nazywa się spółka i jaki ma zarząd i gdzie się mieści. Ludzie po prostu chcą wsiąść do pociągu i pojechać. Tymczasem od ponad roku – w zasadzie dwa lata – na terenie województwa mazowieckiego nie funkcjonuje – mówię skrótowo – wspólny bilet. Państwo powiecie, że jest honorowanie biletów itp. pomiędzy Kolejami Mazowieckimi i PKP Intercity. Wielokrotnie interweniowałem w tej sprawie. Koleje Mazowieckie mówią – nie możemy dogadać się z Intercity. Intercity mówi to samo o Kolejach Mazowieckich.

Chciałbym usłyszeć od pana ministra informację, jak wygląda nadzór resortu odpowiedzialnego za transport kolejowy w Polsce nad tym, żeby podróżny w Polsce w połowie

II dekady XXI w., mógł kupić bilet i nie musiał interesować się, czy na pociąg, który jest podstawiany ten bilet będzie ważny, czy nie. Myślę, że wielu z posłów zna takie sytuacje – stoimy na peronie o godz. 6.00 rano, czekamy na pociąg do pracy, głównie ludzie dojeżdżający do Warszawy z różnych miejscowości, z głośników słychać komunikat: pociąg pośpieszny ze Świnoujścia, z Kołobrzegu opóźniony o 40 minut. Wiadomo, że ludzie do pracy nie zdążą. Ale podstawia się osobowy. Nie wolno wsiąść, bo trzeba pobiec do kasy i kupić nowy bilet. Jedną kartą płatniczą potrafimy załatwić sprawy na całym świecie. Pracownicy, którzy otrzymują talony w firmach, najczęściej dostają karty, które mogą realizować w zasadzie w każdym sklepie. Ale w polskiej kolei trzeba mieć bilet na każdy pociąg. Proszę o wyjaśnienie tej sprawy, przede wszystkim co państwo robicie, żeby rozwiązać ten problem. Może to rozwiązanie jest już gdzieś blisko.

Z bardzo skąpej informacji, którą dostaliśmy od państwa, zainteresowało mnie szczególnie to, że w PKP Informatyka w I i II kwartale ma nastąpić wdrożenie modelu controlingowego. Proszę o informację, czy w PKP Informatyka w 2014 r. funkcjonował jakiś model controlingowy, czy też controling jeszcze nie dotarł do PKP Informatyka i to jest pierwsza inicjatywa w tym zakresie. Jeżeli funkcjonował, to proszę o informację dlaczego następuje zmiana lub wdrożenie nowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę o kolejne zgłoszenia. Pani przewodnicząca Zaremba, bardzo proszę.

Poseł Renata Zaremba (PO):

Dziękuję bardzo. Mam pytanie w sprawie łączenia oddziałów PKP Cargo. Zarząd podjął działania dotyczące zmniejszenia liczby oddziałów z 10 do 7. Prosiłabym o szerszą informację na temat merytoryczne i ekonomiczne uzasadnienia łączenia oddziałów. Jakie były powody decyzji o likwidacji zachodniopomorskiego oddziału i przyłączeniu go do wielkopolskiego, czyli do Poznania? Przypomnę – dwa miesiące temu pani premier Bieńkowska była w Szczecinie. Mówiła, że to jeszcze nie jest do końca postanowione. Miała się temu przyjrzeć. Zatem czy to jest już postanowione i zakończone? Jeżeli tak, jakie było uzasadnienie merytoryczne i ekonomiczne połączenia tych oddziałów? Oddział zachodniopomorski wywiązywał się z planów. Poza tym – umiejscowienie jak najbardziej przemawiało za tym, aby ten oddział nie był likwidowany. Wręcz przeciwnie – jeśli miałoby nastąpić, oddział wielkopolski powinien być przyłączony do zachodniopomorskiego.

Drugie pytanie – ma charakter lokalny – dotyczy dworca PKP w Szczecinie. PKP SA przygotowało przetarg na modernizację tego dworca. Ale ta sprawa ciągnie się tak długo. Mieliśmy spotkania, kiedy ministrem był pan Nowak. Informowali nas, iż sprawa jest w toku. Przetarg znowu został odwołany. Zatem proszę o szczegółową informację co dzieje się, kiedy ta inwestycja będzie zrealizowana.

Dobrze, że spółki z Grupy KPK są restrukturyzowane. Jakie zadanie w grupie pełni Drukarnia Kolejowa Kraków Sp. z o.o. czy „Natura-Tour” Sp. z o.o.? Czy jest potrzeba ich utrzymywania w grupie. Jak sądzę, również generują koszty. Proszę o informację na temat tych spółek.

Kolejna spółka – CS Szkolenia i Doradztwo Sp. z o.o., następna TK Telekom Sp. z o.o. Z przedłożonej informacji wynika, że nastąpi wydzielenie infrastruktury miedzianej wraz z zasobami do jej utrzymania i pracownikami do nowej spółki zależnej od PKP SA, wydzielenie działalności z zakresu budownictwa telekomunikacyjnego oraz usług interkonektowych do odrębnych spółek zależnych od TK Telekom, uruchomienie Programu Dobrowolnych Odejść. Ile takich spółek powstanie? Prosiłabym o uszczegółowienie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Zbrzyzny, bardzo proszę.

Poseł Ryszard Zbrzyzny (SLD):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni goście od 2001 r., czyli od momentu komercjalizacji PKP, odnoszę wrażenie, że mamy do czynienia z totalnym exodusem w Polskich Kolejach Państwowych. Na bazie materiałów, które otrzymaliśmy

na dzisiejsze posiedzenie zadaję pytanie – czy komercjalizacja z 2001 r. stała się przedsionkiem do prywatyzacji spółki PKP SA? Czy te wszystkie procesy, które nabrały teraz zdecydowanie większego tempa niż na początku procesy restrukturyzacyjne i „oczyszczające" spółkę-matkę, są elementem docelowego modelu, jakim ma być PKP SA, niekoniecznie państwowe?

Jaki jest docelowy model Polskich Kolei Państwowych SA, dzisiaj spółki państwowej? Bowiem do końca 2012 r. sprzedano udziały bądź akcje 24 spółek. Nie wiem, czy w całości, czy w części. Różnie. W 2013 r. – 4 podmioty, na pewno niektóre w części zostały sprzedane czy sprywatyzowane. Razem jest ok. 30 podmiotów. Mało tego – w stosunku do podmiotów, w których PKP posiada jeszcze określone aktywa zapowiada się dalsze procesy prywatyzacyjne, czyli dalsze procesy wyprzedaży kolejnych – a może całkowicie – posiadanych pakietów akcji. Czy ten proces będzie kontynuowany i zdynamizowany? Czemu ma to służyć?

Z drugiej strony – jeśli przychody ze sprzedaży aktywów PKP do dnia dzisiejszego wyniosły ponad 3 mld zł, w zasadzie cała kwota została przekazana do Banku Gospodarstwa Krajowego i przeznaczona na obsługę historycznych zobowiązań, to chciałem zapytać, jakie historyczne zobowiązania pozostały obecnie? Ile brakuje, aby pozbyć się historycznych zobowiązań. Ile jeszcze trzeba sprzedać? Czy PKP SA posiada jeszcze tyle majątku, żeby móc oczyścić się całkowicie i żeby spółka nie miała historycznych – a nie daj Boże, jeszcze bieżących zobowiązań – wobec zewnętrznych wierzycieli.

Bardzo niepokoi mnie strategia pt. „Poprawa efektywności działania". Zacytuję niektóre kierunki preferowane przy realizacji poprawy efektywności działania. W informacji jest mowa o 11 spółkach, niektóre są objęte programem. Okazuje się, że w co najmniej 7-8 preferowanym kierunkiem działania poprawiającym efektywność jest – przyjęcie programu racjonalizacji zatrudnienia – PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, – realizacja restrukturyzacji zatrudnienia – „Natura-Tour" Sp. z o.o., przeprowadzenie restrukturyzacji zatrudnienia – Drukarnia Kolejowa Kraków Sp. z o.o., wdrożenie procesu optymalizacji zatrudnienia – co kryje się za optymalizacja zatrudnienia, chyba nietrudno odgadnąć – CS Szkolenie i Doradztwo Sp. z o.o., wdrożenie Programu Dobrowolnych Odejść – PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o., uruchomienie Programu Dobrowolnych Odejść –TK Telekom Sp. z o.o., wdrożenie Programu Dobrowolnych Odejść – PKP Informatyka Sp. z o.o. Pytanie zasadnicze – ten program jest chyba planowany na 2014 r., a może trochę dalej, ile osób z całej grupy kapitałowej ma stracić pracę w wyniku realizacji programu poprawy efektywności działania? Czy te spółki po realizacji tego programu i pozbyciu się tysięcy pracowników będą przeznaczone na sprzedaż? Bowiem PKP SA spółce-matce potrzebne są niezbędne kapitały do bieżącego pokrywania zobowiązań historycznych. One szczególnie mnie w tej chwili interesują. Kiedy ten proces zakończy się? Czy wystarczy majątku, żeby pokryć do końca zobowiązania? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są kolejne zgłoszenia? Proszę bardzo. Proszę o przedstawienie się.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP (OPZZ) Tadeusz Gawin:

Tadeusz Gawin – OPZZ. Chciałem zwrócić uwagę na prywatyzację spółki TK Telekom. Proces prywatyzacji tej spółki rozpoczął się na jesieni 2011 r. W tym czasie sprzedano za 1,1 mld zł podobną spółkę, chociaż o mniejszym zasięgu i potencjale, jaką była spółka Dialog. Wtedy PKP rozpoczęło proces prywatyzacji spółki TK Telekom. Na początku 2013 r. zarząd odstąpił od prywatyzacji spółki TK Telekom. I dobrze. Wielokrotnie zwracaliśmy uwagę, że przy prywatyzacji tej spółki nie będzie zabezpieczony interes wiodącej spółki kolejowej, czyli spółki Polskie Linie Kolejowe. Spółka TK Telekom w dużej mierze zajmowała się urządzeniami odpowiedzialnymi za sprawne kierowanie ruchem kolejowym, jak i za bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

W ubiegłym roku przystąpiono do kolejnej operacji, o której mówił prezes Karnowski, wydzielenia ze spółki części majątku – i pracowników – obejmującego sprawy kierowania ruchem kolejowym i bezpieczeństwo ruchu kolejowego i przekazanie do spółki Polskie Linie Kolejowe. Jednak w międzyczasie wymyślono inną formułę – powołanie spółki,

która zajmowałaby się tymi sprawami, z grupą ok. 500 pracowników. Kiedy zapadła taka decyzja, TK Telekom, a także Polskie Linie Kolejowe nie były przygotowane do realizacji takiego zadania. W związku z tym chaotycznie powołano taką spółkę 13 kwietnia br. Ona do dzisiaj boryka się z problemami. Bowiem wymyślono, że gdy spółka nie jest zorganizowana, obsługa kadrowo-finansowa będzie realizowana przez podmioty zewnętrzne. *Summa summarum* nie przekazano do tej spółki pracowników, którzy na podstawie art. 23^{1} Kodeksu pracy byliby dedykowani do tych prac. W międzyczasie tych ludzi tu zwalniano, tu przyjmowano, oczywiście za szkodą dla nich. Ta spółka do dnia dzisiejszego nie jest dobrze zorganizowana i nie może pracować efektywnie. Tracimy środki i ludzi.

Nie wiem, czym był powodowany ten pośpiech. Wszyscy wiemy, że pośpiech jest wskazany przy łapaniu pcheł, ale nie przy tworzeniu tak odpowiedzialnych podmiotów, jakim jest właśnie spółka PKP Utrzymanie. UTK najlepiej wie za co ta spółka ma odpowiadać i jak powinna pracować. Wiele uwag z kontroli dotyczyło utrzymania urządzeń. Będzie ich więcej. Dlaczego taki pośpiech?

Druga sprawa – spółka PKP Utrzymanie została powołana przez PKP SA. Powołano zarząd i radę nadzorczą. Jednak w radzie nie przewidziano – nie wiem dlaczego, pytam prezesa – miejsca dla przedstawicieli pracowników. Następnie ze spółki TK Telekom, która została zmniejszona o 500 pracowników, wydzielono ok. 350 pracowników i następną spółkę, ale spółkę-córkę TK Telekom, która miała zająć się tylko budownictwem i pracami na rzecz spółki operatorskiej, czy spółki-matki. Ale to też zostało zrobione chaotycznie. Od 1 kwietnia, błyskawicznie – z próbą oszukania związków – sporządzano regulaminy socjalne, regulamin pracy, regulamin organizacyjny. Udawano, że związki nie działają. A związki miały struktury międzyzakładowe, czyli działały i automatycznie funkcjonowały w powołanych spółkach.

Do tej pory mamy ze spółką problemy. Rozmawiamy. Nie chcemy wszczynać drastycznych działań. Chcemy uregulować sprawę w cywilizowany sposób. Ta spółka też ma ogromne trudności, bowiem została gwałtownie wydzielona. Miała być błyskawicznie sprzedana. Sprawy ciągną się. Nie zostało wydzielone to, co najważniejsze. Oczywiście też bez kadr, bez finansów itd., tylko z częścią ludzi produkcyjnych, obsługiwana przez jakiś podmiot zewnętrzny i w części TK Telekom. Doszło nawet do niewypłacenia w terminie pierwszej wypłaty, bo trudno dogadać się w takiej sytuacji, ale po jednym dniu opóźnienia wypłata została uregulowana. Nie wiem, z jakiego powodu ten gwałtowny pośpiech, bo przecież można więcej stracić niż zyskać. Natomiast jeżeli dobrze przygotuje się pewne rzeczy, to możemy uzyskać o wiele lepsze efekty niż w tym tempie, w którym się to robiło. Dla mnie jest niezrozumiałe, dlaczego tak się dzieje. Z tym, że potwierdzam rozsądnym było wydzielenie z tej spółki PKP Utrzymanie. Wielokrotnie poruszaliśmy tę kwestię na posiedzeniach Komisji Infrastruktury i Komisji Skarbu Państwa.

Mam jeszcze następną sprawę. Kilka lat temu na posiedzeniu zespołu trójstronnego ds. kolejnictwa temu minister Grabarczyk wysłał pisma do zarządów spółek, które podlegały i będą przewidziane do prywatyzacji m.in. do TK Telekom, PKP Intercity i PKP Cargo, aby podpisywały ze związkami zawodowymi pakty gwarancji pracowniczych na okoliczność prywatyzacji. Kiedy dochodziło do prywatyzacji w 2011 r. mieliśmy przygotowany pakt gwarancji pracowniczych, parafowany przez poprzedni zarząd i związki zawodowe. Zarząd PKP odmówił dalszej legalizacji tego dokumentu. Nie pozwolił przeprowadzić go przez radę nadzorczą. I nie przyjął.

Na chwilę obecną mamy spór zbiorowy. Jesteśmy w okresie mediacji. Tego rodzaju gwarancji odmawiają nam w przypadku prywatyzacji spółki z zakresu budownictwa wydzielonej z Telekom, jak i TK Telekom, zarząd i właściciel. Może dojść do tragicznych zdarzeń w tych spółkach. Bowiem jest to nieszanowanie partnera społecznego, nieszanowanie podjętych decyzji rządowych, w końcu minister Grabarczyk był ministrem tego rządu i udawanie, że nie ma ciągłości władzy. Dla mnie, to jest nie do przyjęcia. Są decyzje na piśmie. Powinny być realizowane.

Brak przedstawicieli pracowników w radach nadzorczych. Pan prezes powiedział, że w PKP Cargo nawet do zarządu został powołany przedstawiciel pracowników. A tutaj do rad nadzorczych nie powołano przedstawicieli pracowników. Moim zdaniem, to niewłaściwe działanie.

Jeśli chodzi o tzw. Fundusz Własności Pracowniczej, to kiedy dzielono kolej w 2001 r., mówiono w Sejmie, że z każdej spółki, która wyjdzie z kolei część środków – 15% – zostanie przekazana na Fundusz Własności Pracowniczej. Doprowadzono już do różnych manipulacji jak np. wyprowadzenie Przewozów Regionalnych, ich rozbicie. Przewozy Regionalne sypią się. Myślę, że jeszcze trochę pożyjemy i będziemy odtwarzać to, co kiedyś było. Przewozy Regionalne powinny służyć dużym przewozom czy Intercity…

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę zmierzać do puenty. Pewne wątki powtarzają się.

Przewodniczący Federacji ZZPAiT PKP (OPZZ) Tadeusz Gawin:

Nie powtarzam się. To zupełnie inny akurat wątek. Z kolei wyszła spółka Przewozy Regionalne, z której na Fundusz Własności Pracowniczej nie wpłynęła ani złotówka. Kiedyś dojdzie do sytuacji, że gdy zostaną już zupełnie podzielone, a zaczną prywatyzować te spółki wojewodowie czy marszałkowie, to pracownicy w sposób nieuzasadniony uzyskają raz – przychody z Funduszu Własności Pracowniczej, a drugi raz z powodu, że będą prywatyzowane zewnętrznie czy przez inne podmioty.

Wczoraj odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury. Jeden z posłów mówił, że spotkał się z prezesem zarządu kolei niemieckiej, który stwierdził, że tam koleje nie rozbijają się, nie zwalniają, lecz przyjmują. Natomiast w TK Telekom przewiduje się uruchomienie PDO, ale dla zarządu to za mało, chce zwalniać pracowników wyrzucając ich na bruk. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Nie widzę kolejnych zgłoszeń. Bardzo proszę pana prezesa o odniesienie się.

Prezes zarządu PKP SA Jakub Karnowski:

Bardzo dziękuję państwu za pytania. Postaram się odnieść po kolei. O odpowiedź na niektóre bardziej szczegółowe pytania poproszę prezesów spółek.

Odpowiadam na pytanie pana przewodniczącego dotyczące spółki Altura. Otóż Altura ma siedzibę w Luksemburgu, czyli na terenie Unii Europejskiej. W 100% właścicielem tej spółki jest Mid Europa Partners, czyli spółka, która razem z gminami Zakopane i podzakopiańskimi kupiła Polskie Koleje Linowe i utworzyła spółkę Polskie Koleje Górskie. Nie ma w tym nic nadzwyczajnego. To normalna procedura. Przypomnę, że podmiotem, który konkurował – oprócz Lasów Państwowych, o czym wspomniał pan przewodniczący – ze spółką Polskie Koleje Górskie w procesie prywatyzacji Polskich Kolei Linowych była spółka Tatry Mountain Resorts. Ona miała bardzo podobną strukturę. To zupełnie normalne na rynku *private equity*, że spółki, w szczególności z krajów Unii Europejskiej, takich jak Luksemburg tworzą tzw. SPV, których celem jest realizacja konkretnych przedsięwzięć komercyjnych.

Na zawarcie umowy sprzedaży PKL, PKP SA uzyskała przewidziane przepisami prawa zgody wszystkich organów korporacyjnych oraz zgodę ówczesnego ministra infrastruktury. Dodatkowo UOKiK wyraził zgodę na koncentrację przedsiębiorców w związku z przeprowadzeniem transakcji. Inne zgody bądź konsultacje w związku ze sprzedażą przez PKP SA akcji PKL nie były wymagane przepisami prawa. Ta transakcja była dokonana w pełni zgodnie z przepisami prawa. W wystąpieniu pokontrolnym NIK z 30 grudnia ub.r. zawarta jest pozytywna ocena działalności PKL, restrukturyzacji spółki i jej przygotowania do prywatyzacji.

Dlaczego nie sprzedaliśmy PKL Lasom Państwowym, które były jednym z kilku uczestników prywatyzacji? Początkowo było kilkunastu uczestników. Na ostatnim etapie pozostały m.in. Lasy Państwowe. Ale Lasy Państwowe zaoferowały niższą cenę. Jedynym kryterium w tej transakcji była cena. Nie mogliśmy tego zrobić. Gdybyśmy to zrobili, byłoby to złamanie prawa i niezastosowanie się do procedury.

Przychody Polskich Kolei Linowych nie są wskaźnikiem, który należy brać pod uwagę przy wyznaczaniu ceny transakcyjnej. Właściwym wskaźnikiem jest zysk, często zysk w formie znanej jako EBIDTA. Zysk w roku poprzedzającym transakcję prywatyzacyjną PKL wyniósł 12 mln zł. Czyli spółka została sprzedana za kwotę – liczę na szybko – 18

razy zysk. To bardzo wysoki wskaźnik w tego rodzaju transakcjach. Przypomnę również o zobowiązaniach inwestycyjnych wobec Polskich Kolei Linowych.

Zapytali państwo o Pendolino. W dniu 25 czerwca odbyło się specjalne posiedzenie Komisji Infrastruktury, na którym omawialiśmy w szczegółach projekt Pendolino. Chciałbym powiedzieć, że decyzja w sprawie zakupu pociągu tej klasy zapadła w 2006 r. W 2008 r. przeprowadzono przetarg. Rozstrzygnięcie nastąpiło w 2009 r. Kontrakt z producentem podpisano w 2011 r. Mówiąc kolokwialnie wprost – pociągi nie leżą na półkach, trzeba przygotować się do tego rodzaju zakupu. To ogromny kontrakt, niespotykany w historii polskich kolei. Ten proces należy rozplanować. Przypomnę również, że Pendolino nie jest pociągiem dużych prędkości. Tego typu projekt został zaniechany jakiś czas temu. A od początku było wiadomo, że Pendolino będzie poruszać się z prędkością nieco wyższą niż najlepsze dotychczasowe osiągi na liniach pomiędzy Warszawą i głównymi miastami w Polsce. Liczba tych miast rozszerzała się., bo np. początkowo nie uwzględniono Wrocławia. Tylko na niektórych odcinkach prędkość będzie przekraczała 200 km/h. Natomiast Pendolino są kupowane – nie oceniam samej transakcji, to nie ma żadnego znaczenia z punktu widzenia menadżerskiego, który należy brać pod uwagę w tym momencie – na wiele lat – na 30 lat. Każdego roku będzie poprawiana jakość infrastruktury. W ostatnich latach następuje skokowa poprawa jakości w stosunku do tego, co było poprzednio. Będzie poprawiana w taki sposób, że na głównych trasach np. z Warszawy do Gdyni, czy z Warszawy do Bielska-Białej czy Gliwic będzie parę minut krócej. Na większości tras będą to rekordowe prędkości. Bardzo duży postęp będzie np. na trasie do Gdyni. Mniejszy – na trasie do Katowic czy Bielska-Białej, bo tam pociągi jeździły już relatywnie szybko. Na niektórych trasach będzie rekordowo szybki np. do Wrocławia. A na wszystkich trasach z wyjątkiem Wrocławia będzie lepszy od alternatywnych środków transportu, czyli od samochodu i samolotu. Jest to proces. Kupujemy ten pociąg na wiele lat.

O odpowiedź na temat wspólnego biletu poproszę pana prezesa Celejewskiego z Intercity. O modelu controlingowym powie pan prezes PKP Informatyka. Łączenie oddziałów – na ten temat powie pan prezes Purwin. Przepraszam, pan dyrektor Hofman prosił, że odpowie na temat wspólnego biletu, zatem być może prezes Celejewski doda potem jakieś szczegółowe informacje.

Łączenie oddziałów w PKP Cargo już dokonało się. Uprzejmie proszę o uwzględnienie faktu, że PKP Cargo jest spółką giełdową. Podlega szczególnym rygorom informacyjnym w tym zakresie.

Dworzec w Szczecinie – jeżeli pani poseł pozwoli przedstawię pisemną informację. Wyślemy ją po posiedzeniu. Wolałbym nie popełnić błędu w tym przypadku.

Poseł Renata Zaremba (PO):

Bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP SA Jakub Karnowski:

Drukarnia Kolejowa, „Natura-Tour" i tym podobne spółki nie są nam potrzebne. Próbujemy je sprzedawać. Każdy przypadek jest osobny. Jeśli chodzi o Drukarnię Kolejową, to na rok przed tym jak nowy zarząd w PKP SA rozpoczął pracę, poprzedni zarząd spółki Drukarnia Kolejowa kupił budynek pod Krakowem, którego koszt był większy niż obecnie niż obecnie wartość całej spółki. Zatem mamy ogromny problem ze sprzedażą, choćby w związku z tym, że oznaczałoby to stratę. Bardzo chcielibyśmy sprzedać. Mieliśmy nawet nabywców. Jednak sprzedaż łączyłaby się z ryzykiem, że ktoś zarzuciłby nam, iż sprzedajemy tę spółkę za tanio – mniej niż wartość budynku. Jesteśmy na etapie wyłączania budynku. Chcemy go sprzedać osobno. I pewnie za niewielką relatywnie kwotę sprzedać Drukarnię Kolejową.

„Natura-Tour" – to zbiór dość zdewastowanych domów wczasowych, są 2–3 dobrze położone jak np. „Kolejarz" w Zakopanem w samym centrum przy dworcu, albo relatywnie nowe, jak ośrodek w Ustroniu Morskim. Jednak większość to ośrodki mało atrakcyjne. 5 z ok. 30 udało się sprzedać w ub.r. W poprzednim okresie – bodajże dwa. Próbujemy sprzedać *case by case* – kolejno – te ośrodki. Po prostu nie znajdują nabywców. Od września ub.r. nie udało nam się nic sprzedać.

CS Szkolenie i Doradztwo – jedynym aktywem jest symulator, na którym mogą ćwiczyć maszyniści, szkolić się zarówno przed rozpoczęciem pracy, jak i w trakcie. Obecnie wspólnie z ministerstwem pracujemy nad koncepcją zarówno legislacyjną – jak i potem być może dopasowania do niej CS Szkolenie i Doradztwo – która pozwoli wykorzystać ten majątek w sposób najbardziej właściwy.

Pan poseł Zbrzyzny zapytał o komercjalizację, prywatyzację i czy jest to docelowy model. Nie jesteśmy politykami. Jesteśmy menadżerami, przestrzegamy prawa. Obowiązuje nas ustawa i Kodeks spółek handlowych. Ustawa przewiduje, że PKP SA ma sprzedać, sprywatyzować wszystkie spółki. Dopóki państwo tego nie zmienicie, będziemy się do tego stosować. W tej ustawie jest również napisane, że PKP SA na końcu tego procesu ma ulec likwidacji. Odpowiadam na to często nieco tylko żartobliwie, że to zapewne długo nie nastąpi. Bo PKP SA ma tyle nieruchomości, że jeszcze 100 lat będziemy je sprzedawać. Podczas ostatnich dwóch lat sprzedaliśmy ich za ok. 600 mln zł. Część z nich po prostu nie ma wartości komercyjnej. Zatem państwo jako tworzący prawo będziecie musieli zastanowić się co dalej zrobić. Mówię o tym do czego musimy stosować się.

Dług historyczny – nie możemy abstrahować, że on istnieje. Jeżeli nie spłacalibyśmy tego długu, łączyłoby się to z oczywistymi problemami. Ten dług wynosił – jeszcze raz powtarzam – w ujęciu brutto 4,5 mld zł na początku 2012 r., dzisiaj – ok. 2,5 mld zł. Planujemy, że na koniec bieżącego roku będzie wynosił 1,8 mld zł w ujęciu brutto.

Restrukturyzacja zatrudnienia – tak, rzeczywiście jest prowadzona. PKP SA jest spółką, która w wielu miejscach wymaga restrukturyzacji zatrudnienia. Jednak chcę też powiedzieć, że globalnie rzecz biorąc przerost zatrudnienia występuje w mniejszym stopniu w spółkach Grupy PKP niż mogłoby wydawać się. Trzy lata temu w całej Grupie PKP pracowało 88,5 tys. osób. Obecnie na koniec czerwca – nieco poniżej 83 tys. – 82,7 tys. Skala spadku zatrudnienia nie jest nadzwyczajna – wczoraj przedstawiałem to szczegółowo na posiedzeniu Komisji Infrastruktury – 50% osób, które odchodzą to odejścia na emeryturę, ok. 20%-25% – to odejścia w ramach porozumienia stron.

PDO rzeczywiście są realizowane. Jak sama nazwa wskazuje, program ma charakter dobrowolny. Wczoraj rozmawialiśmy o PDO w PKP SA – dotyczy 320 osób. To stanowi 3‰-4‰ zatrudnienia w skali Grupy PKP. Program w dużej części dotyczy osób w wieku emerytalnym lub przedemerytalnym. Odejścia są naprawdę na godziwych warunkach. W przypadku PKP SA zaproponowaliśmy naszym pracownikom od 18 do 24 pensji w zamian za dobrowolną decyzję o odejściu.

Prywatyzacja TK Telekom – nie zgadzam się z twierdzeniem, że za szybko prywatyzujemy TK Telekom. Ta prywatyzacja trwa 14 lat. W 2001 r. – żeby pokazać państwu duże liczby – TK Telekom był wart 50% tego, co TP SA. Dzisiaj jest wart 4% tego, co TP SA. To pokazuje skalę utraty wartości spółki TK Telekom. Przypomnę również, że nie śpieszymy się z prywatyzacją, czego dowodem było zakończenie procesów prywatyzacyjnych w pierwszym etapie 1 lutego ub.r. Jednak wyciągnęliśmy wnioski.

Wyłączyliśmy część – odpowiadam też na pytanie pani przewodniczącej – utrzymaniową. To nie jest tworzenie spółki, lecz wyłączenie części spółki TK Telekom do zarządcy infrastruktury, czyli PKP PLK. To jest – mówiąc kolokwialnie – odrabianie lekcji z pierwszego procesu, kiedy uznaliśmy, że nie zaoferowano nam dobrej ceny i nabywca wątpliwy. Jako ciekawostkę mogę powiedzieć, że nabywcą mogła być spółka Hawe. Nie zgodziliśmy się na to. Ale powodem był również spadek wartości rynku telekomunikacyjnego w 2012 r., – czyli roku poprzedzającym decyzję negatywną, która zapadła 1 lutego 2013 r. – o ok. 30%., co można było sprawdzić na przykładzie WIG Telekom, czyli indeksie giełdowym, który jest ograniczony do dwóch spółek telekomunikacyjnych. Wydaje mi się, że odpowiedziałem na wszystkie pytania. Poproszę teraz pana prezesa PKP Cargo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Prosimy.

Prezes zarządu PKP Cargo SA Adam Purwin:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, PKP Cargo od 1 lipca funkcjonuje w nowej strukturze organizacyjnej. Obejmuje ona 7 zakładów i centralę. Przed połączeniem było10 zakładów. Wszystkie zadania związane z uproszczeniem struktury realizowane są w celu

minimalizacji kosztów funkcjonowania spółki. Celem, który przyświecał nam przy łączeniu zakładów było przede wszystkim uzyskanie oszczędności na poziomie działalności operacyjnej spółki poprzez prowadzenie ruchu maksymalnie przez dwa województwa i koncentrację obsługi naszej granicy wschodniej w zakładzie południowym. Wszystkie działania zostały przeprowadzone w ramach obowiązujących w spółce dokumentów i w trybie uzgodnień ze stroną społeczną. Zarząd spółki dotrzymał postanowień paktu gwarancji pracowniczych, który został zawarty przed prywatyzacją PKP Cargo. Przypomnę, że ponad 95% pracowników PKP Cargo objętych jest gwarancjami zatrudnienia, które w momencie podpisania paktu wynosiły od 4 do nawet 10 lat.

Połączenie zakładów zostało przeprowadzone bez redukcji etatów. Spodziewamy się przede wszystkim uzyskania lepszego obrotu wagonów i usprawnienia procesu przewozowego, zwłaszcza w sytuacji, w której utrudnienia w związku z rekordowym planem inwestycyjnym prowadzonym na sieci powodują, iż obecnie średnia prędkość w Polsce wynosi zaledwie 22 km/h, podczas gdy średnia prędkość ruchu towarowego w Unii Europejskiej – ok. 50 km/h. Dlatego jesteśmy zmuszeni na dzisiaj do utrzymywania zwiększonych zasobów. Mam nadzieję, że ten program inwestycyjny w perspektywie kolejnych lat znacząco poprawi warunki i będziemy mogli nadal optymalizować funkcjonowanie PKP Cargo, również w obszarze zatrudnienia.

To nie jedyne działanie w Grupie PKP Cargo. Przypomnę tylko, że doprowadziliśmy do połączenia 13 spółek zajmujących się naprawą taboru w jeden podmiot, likwidując dzięki temu biurokrację i różne ośrodki, które zarządzały czasem w sposób sprzeczny, formułując cele w ramach grupy kapitałowej. Ten kierunek będziemy kontynuowali w kolejnych latach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Który z panów następny zabierze głos? Proszę bardzo.

Prezes zarządu PKP Informatyka Sp. z o.o. Krzysztof Biniek:

Szanowni państwo, jeśli chodzi o moduł controlingowy w PKP Informatyka, do chwili obecnej trwa proces zmian i urealnienie świadczonych przez PKP Informatyka usług, biorąc pod uwagę prywatyzację spółki. Spółka musi być przygotowana, jeśli chcemy zbudować jej wartość o urealnione usługi i urealnione produkty, które dostarcza.

Obecnie spółka zaczęła świadczyć usługi poza Grupą PKP. Stąd niezbędne zmiany w procesie controlingowym. Dotyczą zwłaszcza dwóch obszarów: pierwszy – to obszar tzw. SLA umów utrzymaniowych i długoterminowych usług świadczonych dla naszych klientów, tak żeby było wiadomo jakie komponenty składają się na daną usługę i jak one są zawierane w ramach umów utrzymaniowych, jak również w obszarze projektowym. Jeśli spółka ma konkurować z firmami rynkowymi, musi wiedzieć jak naprawdę wyglądają projekty, ich realizacja. Ponadto – jak one są rozliczane i w jaki sposób pokazywane są kwoty, które składają się chociażby na ich realizację.

Podsumowując – w spółce rozpoczął się proces zmian i urealnienia zarówno katalogu usług, jak i produktów oraz poziomów utrzymania świadczonych dla klientów. Ma temu służyć również zmiana modułu controlingowego, która powinna sprzyjać urealnionemu rynkowi i oczekiwaniom klientów nie tylko z Grupy PKP. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan dyrektor, proszę.

Dyrektor Departamentu Transportu Kolejowego MIiR Przemysław Hofman:

Dziękuję bardzo. Wysoka Komisjo, panowie posłowie, postanowiłem zabrać głos w imieniu ministerstwa, ponieważ sprawa dotyczy więcej niż jednej spółki działającej na rynku kolejowym. Grupa PKP jest jednym z podmiotów, które działają na rynku, a sprawa dotyczy szerszego zagadnienia. Kilka słów na ten temat. To, co naprawdę trudne w tym rozwiązaniu to – co przed chwilą powiedziałem – że wszyscy przewoźnicy, którzy funkcjonują na naszym rynku muszą wypracować jednolite rozwiązanie zarówno finansowe, jak i techniczne związane z obsługą wspólnego biletu. To nie jest prosta sprawa. W ministerstwie prowadzone są prace analityczne. Obecnie jesteśmy na etapie przygotowywania strategicznego dokumentu – *masterplanu* – do roku 2030. Określimy w nim pewne

zręby systemu, który będzie jednolity dla wszystkich spółek kolejowych. Natomiast wdrożenie takiego systemu i wzajemne rozliczenia, to będzie kwestia między poszczególnymi przewoźnikami. To na tyle skomplikowana materia, że musimy jeszcze uzbroić się w cierpliwość.

Chciałem zauważyć, że ten temat jest obecnie przedmiotem debat na poziomie Unii Europejskiej. W tym momencie prowadzone są negocjacje dotyczące dokumentów tworzących tzw. czwarty pakiet kolejowy. To pakiet dyrektyw i rozporządzeń, które na etapie projektów są dyskutowane w grupach roboczych Rady i w ramach Komisji Europejskiej.

Sprawa wspólnego biletu na terytorium danego kraju jest dyskutowana. Prawdopodobnie będzie wdrożona przez odpowiednie dyrektywy i rozporządzenia UE. Okresy przejściowe są na tyle długie, aby wszystkie państwa były w stanie spełnić wymagania. Możecie być państwo spokojni, że po kilku latach – nawet jeżeli nasze prace są dopiero na etapie wstępnym – jednolity system biletowy zostanie wdrożony w każdym kraju Unii Europejskiej.

Zwracam uwagę, że w Unii Europejskiej jednolite systemy biletowe najlepiej działają w tych krajach, gdzie jest najmniej zliberalizowany rynek przewozów. Musicie być państwo tego świadomi. W Polsce rynek jest zliberalizowany w stopniu dosyć znacznym. Mamy całą gamę przewoźników. Dlatego u nas wdrożenie takiego systemu będzie wymagało wielu uzgodnień i nakładów, także finansowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan prezes Celejewski, proszę.

Prezes zarządu PKP Intercity SA Marcin Celejewski:

Chciałbym krótko uzupełnić, bo PKP Intecity było wywołane. Jak wspomniał prezes Jakub Karnowski, spółka PKP Intercity ma wiele inicjatyw, które musi wdrożyć, żeby podnieść swoją wartość przed planowaną prywatyzacją. Jedną z inicjatyw, o której mówił prezes Karnowski, jest wspólny bilet. Wspólny bilet ze względu na sytuację Polski, o której mówił pan dyrektor, gdzie działają niezależne spółki handlowe, a nie jedna wielka kolej, musi bazować na komercyjnym rozwiązaniu, będącym efektem współpracy.

PKP Intercity od czasu kiedy działa w Grupie PKP, od 2 lat prowadzi rozmowy ze wszystkimi spółkami kolejowymi. Pierwszy krok w stronę komercyjnej unifikacji oferty został wykonany właśnie przez PKP Intercity, które podpisało w zeszłym roku – niestety trwało to ponad rok, ale tyle trwały rozmowy z innymi spółkami kolejowymi – listy intencyjne w celu tworzenia skomunikowanych rozkładów. Pierwsze efekty będzie widać w rozkładzie grudniowym – na 7 kluczowych stacjach będziemy posiadać ponad 60 skomunikowań w ciągu doby z 5 przewoźnikami, którzy podpisali list intencyjny. To pierwszy krok w celu współpracy i wspólnego biletu.

Wracając do województwa mazowieckiego, o którym mówił pan poseł, dokładnie dotyczy to trasy łódzkiej. PKP Intercity – w Grupie pod wodzą prezesa Karnowskiego – pierwszy raz wyciągnęło rękę. Jest to zagwarantowane na piśmie. Jasno wyliczyliśmy. Są pewne analizy. Wprowadziliśmy w grudniu ub.r. honorowanie na trasie łódzkiej – mimo że w pewnym sensie jest to deficytowe dla spółki PKP Intercity, jedynej niedofinansowywanej na tej trasie w porównaniu z Kolejami Mazowieckimi, które otrzymują takie dofinansowanie – wspólny rozkład i honorowanie biletów. Kolejnym krokiem jest zaproponowanie wspólnego biletu.

W czerwcu przedłużyliśmy honorowanie biletów na kolejne dwa miesiące, informując jednocześnie Koleje Mazowieckie, że z naszych analiz wynika, iż zarówno dla klientów, jak i dla obu spółek i dla całej trasy jesteśmy w stanie odbudować pozycję kolei mimo ciężkiej sytuacji infrastrukturalnej. Zaproponowaliśmy – wysyłając pismo 11 lipca – szybkie prace i wprowadzenie wspólnego biletu od 1 września, zgodnie z wypracowanym modelem. Niestety, 18 lipca otrzymaliśmy odpowiedź odmowną. Koleje Mazowieckie nie są zainteresowane współpracą. To pismo zostało chyba rozesłali do wszystkich osób zainteresowanych, łącznie z wójtami, burmistrzami i marszałkami. Ponawiamy nasze zaproszenie. Dzisiaj wysłane zostało kolejne pismo, zapraszające Koleje Mazowieckie do wejścia w tę inicjatywę. Jeśli pan poseł jest faktycznie tym zainteresowany, to pro-

siłbym o wsparcie. Z naszych analiz wynika, że na trasie łódzkiej możemy to zrobić już od września i będzie to korzystne.

Jeszcze krótko *a propos* tego, co mówił pan dyrektor, PKP Intercity działając w ramach Komisji Europejskiej, jest jednym z liderów Komitetu Sterującego, który uczestniczy w inicjatywie stworzenia jednej wspólnej platformy. Nie będziemy ścigać się i realizować założeń Komisji Europejskiej za 5, 6 czy 10 lat. Jesteśmy jednym z inicjatorów stworzenia wspólnej platformy łącznie z największymi kolejami europejskimi – Deutsche Bahn, SNCF, Trenitalia i PKP Intercity. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Zgłosił się pan przewodniczący Jaworski, następnie pan poseł Małecki. Czy ktoś z państwa chce jeszcze zabrać głos? Pan Gawin, po raz kolejny. Zamykam listę mówców. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Dziękuję bardzo. W nawiązaniu do ostatniej wypowiedzi mogę powiedzieć – jako osoba, która nie zna się na kolei, ale zna liczbę połączeń i liczbę spółek, które funkcjonują na naszym rynku – że gdy pan mówi, iż przez rok przygotowywaliście list intencyjny, ogarnia mnie przerażenie. Dlatego, że w firmach dużo bardziej skomplikowany np. Star Alliance, która grupuje linie lotnicze z kilkunastu państw, połączeń jest wiele więcej niż na szynach w Polsce, ustalanie pakietu połączeń przy zmianie rozkładu lotów i jednego wspólnego biletu, który można kupić i polecieć do dowolnego miejsca, trwa kilka tygodni. Nie konsultacje, lecz załatwienie sprawy. Zatem nie przyjmuję tego typu rozumowania, że firmy państwowe albo samorządowe potrzebują rok na konsultacje i nic z tego nie wychodzi. To odnośnie do ostatniej wypowiedzi.

Natomiast w nawiązaniu do mojego wcześniejszego pytania i odpowiedzi pana prezesa, prosiłbym o wskazanie – bo tutaj może tkwić pewne nieporozumienie – kto był głównym udziałowcem w Polskich Kolejach Górskich. Dlaczego? Dlatego, że osobą, która wypowiadała się i która była przedstawiana jako prezes Mid Europa Partners jest pan Zbigniew Jan Rekusz. Ale zgodnie z KRS pan Zbigniew Jan Rekusz jest prezesem w Mid Europa Partners Sp. z o.o., a nie w Mid Europa Partners. Teraz kwestia zasadnicza – jeżeli podmiotem, który wszedł do konsorcjum, był głównym udziałowcem w Polskich Kolejach Górskich jest Mid Europa Partners Sp. z o.o., wtedy jest to spółka zarejestrowana w Polsce w Warszawie i przeniesienie akcji do Luksemburga jest skandalem. W tym przypadku gminy górskie mają rację. Wtedy działanie ministerstwa jest niezrozumiałe.

Natomiast jeżeli byłaby to Mid Europa Partners nie zarejestrowana w Polsce, wtedy pan prezes ma rację, ale czy wtedy były uzyskane stosowne zgody, także Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, aby spółka zagraniczna mogła objąć taki pakiet akcji? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Kolejnym mówcą będzie pan poseł Małecki. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Odniosę się do wypowiedzi pana dyrektora w sprawie wspólnego biletu. Powiem szczerze, odebrałem to tak: jesteśmy w Unii, Unia to za nas załatwi, wprowadzi IV pakiet kolejowy i za kilka lat będzie to wdrożone, możecie być spokojni. Panie dyrektorze, poruszam tę sprawę, dlatego, że od 2 lat na Mazowszu, ale myślę, że również w innych województwach w Polsce, pasażerowie muszą biegać z peronu do kasy i z powrotem, jeżeli usłyszą komunikat, że jakiś pociąg spóźnia się na tyle, iż bardziej opłaca im się jechać innym pociągiem. Z tej wypowiedzi odebrałem jasny komunikat, że ministerstwo nie panuje nad sytuacją i przerzuca odpowiedzialność na Unię Europejską. Chcę mocno zaprotestować przeciwko takiemu stanowisku. Po to mamy Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, po to mamy regulatora w postaci UTK, żeby to po prostu grało w Polsce.

Jesteśmy w XXI wieku. Pan przewodniczący Jaworski przywoływał chociażby linie lotnicze, gdzie w wielu bardziej skomplikowanych procesach różne firmy – czasem konkurujące ze sobą – potrafią dogadywać się. A tymczasem kilka spółek kolejowych spro-

wadza pasażerów do roli petentów, jak kilkadziesiąt lat temu w czasach realnego socjalizmu.

W związku z tym proszę o konkretną informację – jaki jest harmonogram prac i rola ministerstwa we wprowadzeniu wspólnego biletu. Ile spotkań inicjowało Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, czy wcześniej Ministerstwo Transportu? W jaki sposób ministerstwo zaangażowało się? Czy w mediacje pomiędzy spółkami, które nie mogą dogadać się? To również państwa rola. Od tego nie możecie uciekać i składać na Unię Europejską.

Odnotowałem wypowiedź pana prezesa Intercity. Liczę, że będziemy mogli jeszcze porozmawiać na ten temat. Powiem szczerze, że nie rozumiem, dlaczego można było dogadać się na linii łódzkiej, a na linii Sochaczew – Łowicz bilety nie są honorowane. Bo naprawdę o tę linię chodzi. Dla mnie cały czas jest niezrozumiałe, że w 2014 r. podróżny musi martwić się jaki kwitek trzyma w ręku, czy wolno mu wsiąść do danego pociągu, czy zostanie ukarany za to, że wsiadł nie do tego pociągu co trzeba.

Jeśli chodzi o PKO Informatyka, proszę o informację, od kiedy *controling* działa w spółce. Rozumiem, że to jest jakiś *upgrade*, czyli poprawa modeli, które funkcjonują. Czy też *controling* zostaje wprowadzony od zera? Nie usłyszałem tej informacji nie usłyszałem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. I ostatni mówca – pan ze związków zawodowych, proszę bardzo.

Przewodniczący Federacji ZZPAiT PKP (OPZZ) Tadeusz Gawin:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jako były poseł chciałbym, aby Komisja otrzymała rzetelną informację, żeby nie podejmować błędnych decyzji. Wiem, jak to jest później. Społeczeństwo ma pretensje, kiedy władza karmi nas złą informacją…

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę do rzeczy.

Przewodniczący Federacji ZZPAiT PKP (OPZZ) Tadeusz Gawin:

Otóż, pan prezes Karnowski stwierdził, że PKP Utrzymanie nie jest spółka, tylko podmiotem, który będzie zależny od PLK. PKP Utrzymanie to spółka z o.o., która ma powołanych dwóch członków zarządu i trzech przedstawicieli rady nadzorczej. Niecały miesiąc temu powołano czwartego przedstawiciela. Natomiast nie ma tam miejsca dla przedstawicieli załogi. Zatem jest to spółka, nie jakiś twór. Podobnie jak TK Telekom Budownictwo Sp. z o.o.

TK Telekom został podzielony na trzy spółki. Pierwsza spółka zależna – TK Telekom Budownictwo. Druga – PKP Utrzymanie, podległa zarządowi PKP SA. Ten zarząd przejął tę spółkę. Miało być inaczej. Ona miała być – tak nas informowano – przekazana do spółki Polskie Linie Kolejowe SA, ponieważ wykonuje zadania na jej rzecz. Tak wygląda rzeczywistość. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. To był ostatni mówca. Szanowni państwo, nie ma wśród nas pana ministra. Próbowaliśmy ustalić z panią przewodniczącą Zarembą, o jaką podkomisję chodziło panu ministrowi. Z naszych ustaleń wynika, że nie obraduje teraz żadna podkomisja, natomiast pan minister jest prawdopodobnie na posiedzeniu Komisji Infrastruktury zwołanym w trybie art. 152 regulaminu Sejmu, co tłumaczy pana ministra. Jeżeli chodziłby o podkomisję, to zasadnie obrazilibyśmy się, natomiast w tej sytuacji rozumiemy nieobecność pana ministra. Zatem proszę pana prezesa i pana dyrektora o udzielenie odpowiedzi.

Dyrektor departamentu MIiR Przemysław Hofman:

Panie pośle, nie chciałbym wchodzić w polemikę co do kwestii, na którą udzieliłem odpowiedzi. To, że poszczególne spółki mogą na poszczególnych liniach zawierać porozumienia dotyczące wspólnego biletu jest absolutnie jasne i to zależy od tego, w jaki sposób one na danej trasie – co jest uwarunkowane różnymi czynnikami – są w stanie porozumieć się. Zatem takie rozwiązania tam, gdzie to możliwe – jak powiedział prezes Celejewski

– są stosowane. Natomiast to jest kwestia, która wymaga analizy biznesowej ze strony spółek.

Natomiast mówiłem bardziej o rozwiązaniu systemowym, które będzie dotyczyło wszystkich przewoźników i całego rynku. Nie zasłaniam się regulacjami Komisji Europejskiej i generalnie pracami Unii Europejskiej w tym zakresie. Podałem po prostu kontekst europejski. Oczywiście, nasze działania będą dużo szybsze. Jak powiedział prezes Celejewski tam, gdzie tylko się da, będziemy wspólnie z przewoźnikami realizować działania na rzecz wdrożenia wspólnego biletu. Ale trzeba mieć świadomość, że to nie będzie rozwiązanie proste i szybkie. Tam gdzie się da – oczywiście że tak, na poziomie lokalnym, tam gdzie nie – będzie wymagało to większych przygotowań.

Jeśli chodzi o szczegółowy harmonogram działań na poziomie ministerstwa, mogę zadeklarować, że w ramach prac strategicznych, które w tym momencie są prowadzone w ministerstwie będziemy analizować ten problem. Myślę, że do końca tego roku ten problem będzie w sposób systemowy na poziomie dokumentu strategicznego przedyskutowany i skonsultowany z pozostałymi partnerami z rynku. Taką informację mogę państwu przekazać.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Czy pan prezes chciałby jeszcze zabrać głos? Proszę bardzo.

Prezes zarządu PKP SA Jakub Karnowski:

Odpowiem na dwa pytania. Pierwsze pytanie dopełniające pana przewodniczącego Jaworskiego. W dokumencie prywatyzacyjnym, w umowie, którą podpisaliśmy z kupującym jest dozwolona struktura akcjonariatu kupującego uwzględniająca docelową inwestycję kapitałową Mid Europa Fund III LP – to tak nazywało się fachowo – przy udziale kapitałowym 98,18% jest wpisana spółka w 100% zależna od Mid Europa Partners. Nie ma nic sensacyjnego w tym, że ten podmiot jest zarejestrowany w Luksemburgu. To w pełni zgodne z umową prywatyzacyjną. Nie jest to też nic odkrywczego. Szczerze mówiąc, dziwię się, że to w takim kontekście jest przedstawiane.

Powiedziałem, że drugi podmiot Tatra Mountain Resorts, w którym były inne gminy, w tym Zawoja i trzy inne – nie pamiętam w tej chwili – z terenu szeroko pojętego Podhala, miał bardzo podobną strukturę. Oni protestują czy dziwią się, że pojawia się spółka z Luksemburga. A identyczna struktura startowała w postępowaniu prywatyzacyjnym. Jeśli chodzi o tę nieruchomość, o tę sprawę związaną ze zgodą MSW, będę prosił panią prezes Wasiak o udzielenie odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękujemy bardzo. Pani prezes ma głos.

Zastępca prezesa zarządu PKP SA Maria Wasiak:

Dziękuję bardzo. Jeżeli chodzi o obrót nieruchomościami, obowiązują u nas przepisy ustawy o nabywaniu nieruchomości przez cudzoziemców, które zawierają klauzulę uchwaloną w związku z naszą akcesją do Unii Europejskiej. Ona nakłada ograniczenia obrotu – czyli z tego wynika obowiązek pytania MSW – na 12 lat od przystąpienia do Unii. Czyli 1 maja 2016 r. kończy się możliwość ograniczania prawnie obrotu nieruchomościami.

Nasze ograniczenie, które wprowadziliśmy do umowy prywatyzacyjnej polega na tym, że nie odnosiliśmy się bezpośrednio do nieruchomości jako takiej, ale zestabilizowaliśmy na 3 lata od chwili podpisania umowy prywatyzacyjnej obrót poza grupę, która nabywała. Stąd zastrzeżenie, o którym mówił prezes Karnowski, że można dokonywać obrotu nabywanymi udziałami, ale tylko na rzecz podmiotu w całości zależnego od tego, który nabywał. To była klauzula stabilizacyjna. Nie odnosiliśmy się bezpośrednio do nieruchomości, bo ona w tym momencie konsumowała kwestię obrotu nieruchomościami, która była chroniona przepisami, ale tylko do 2016 r. Od maja 2016 r. nie obowiązują już żadne ograniczenia. Nie można ich narzucić również w umowie.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

W przyszłości?

Zastępca prezesa zarządu PKP SA Maria Wasiak:
W przyszłości. Za dwa lata.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):
Jeszcze pan prezes puenta? Proszę bardzo.

Prezes zarządu PKP SA Jakub Karnowski:
TK Telekom jest spółką, zatem aby wydzielić część, potrzebne było stworzenie spółki, zresztą to był postulat związków zawodowych, które tutaj – jak rozumiem – pan przewodniczący reprezentuje. Ta część, która jako spółka zostanie przesunięta do PLK, nie będzie prywatyzowana. Związki zawodowe – jak wiadomo – raczej wolą nie prywatyzować niż odwrotnie… Ale oczywiście jest zarząd, bo to jest spółka. Nie było innej możliwości. Nie dało się tych ludzi przenieść poza spółkę, nie tworząc innej spółki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):
Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, zamykam posiedzenie. Serdecznie dziękuję…

Poseł Maciej Małecki (PiS):
Jeszcze moje pytanie do PKP Informatyka.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):
Proszę pana prezesa o udzielenie odpowiedzi.

Prezes zarządu PKP Informatyka Sp. z o.o. Krzysztof Biniek:
Panie pośle, szanowni państwo, w spółce działa moduł controlingowy. Zakładamy, że to będzie raczej *upgrade*. Natomiast jak wiemy, wszystkie systemy finansowo-księgowe mają swój cykl życia zgodny z cyklem rocznym kalendarzowym. Zapewne uruchomienie nastąpi na koniec czy z początkiem roku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):
Dziękuję. Zamykam posiedzenie. Zapraszam członków Wysokiej Komisji na kolejne posiedzenie już po przerwie w obradach Sejmu.